

Nel settore del Trasporto Regionale la formalizzazione dei Contratti di Servizio con iniziale durata di 6 anni, rinnovabili per ulteriori 6 anni, aveva permesso una pianificazione delle risorse di medio lungo periodo che poteva consentire, tra l'altro, di avviare un piano di rinnovo del materiale rotabile funzionale al miglioramento del servizio del trasporto regionale. Nel corso del 2012 si è assistito ad uno scenario legislativo in continua evoluzione sul quale non si possono escludere ulteriori prossimi interventi legislativi; infatti, con la sentenza 199/2012 di fine luglio, la Corte Costituzionale ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 4 della legge 148/2011 di conversione del Dlgs n. 138/2011, il quale sanciva l'obbligo, per le Regioni, di mettere a gara il servizio di trasporto Regionale alla scadenza dei contratti in essere con Trenitalia SpA, prevista, nella maggior parte dei casi, nel 2014. È del tutto evidente comunque come tale quadro di incertezza si rifletta sui piani aziendali e sugli impegni che la società Trenitalia SpA ha assunto con le Regioni nella definizione dei contratti di servizio con particolare riguardo alle somme da destinare agli investimenti.

Trenitalia ha firmato contratti con le Regioni italiane che prescindono dalle modalità attraverso le quali le Regioni stesse potranno reperire le necessarie fonti di finanziamento; ciò non di meno, l'incertezza che domina l'intero settore è tale da indurre le Regioni a possibili riduzioni di offerta che gli stessi contratti consentono. Tali processi, seppur sufficientemente governati, sono però in palese contrasto, da un lato, con le esigenze di mobilità che i territori manifestano, dall'altro, con un benché minimo criterio di programmazione che il settore ferroviario impone in relazione ai tempi per la realizzazione dei piani di investimento che possano accompagnare lo sviluppo dell'offerta. Su tale specifico rischio sono state comunque messe in atto, nella stipula dei Contratti di Servizio, idonee protezioni a salvaguardia degli investimenti.

In tale ambito, considerando il prolungato periodo di congiuntura economica negativa e, conseguentemente, la sempre maggior ristrettezza di risorse finanziarie in generale – e pubbliche in particolare – costante è il monitoraggio, da parte del *management* del Gruppo dell'andamento degli incassi, con specifica attenzione a quelli rientranti nel settore della pubblica amministrazione (Stato e Regioni *in primis*). I rischi di mercato sono particolarmente evidenti nel settore del Trasporto merci e della logistica. Tale settore è infatti particolarmente influenzato dall'andamento negativo dell'economia in generale che si trasforma in riduzione della produzione industriale e di conseguenza della domanda di trasporto a cui si contrappone però l'aumento dell'offerta sia su gomma che su ferro, con l'effetto che vengono offerti servizi anche sottocosto.

La politica attuata all'interno del Gruppo è, pertanto, quella del contenimento dei prezzi per i clienti unita alla razionalizzazione dell'offerta e dei costi puntando sulle relazioni con maggiore impatto operativo anche se con margini limitati.



Inoltre, alla luce della rinnovata attenzione normativa al tema della fiscalità immobiliare e considerate le incertezze interpretative proprie della materia, è costante il monitoraggio per individuare i possibili effetti anche sulla valorizzazione e sul costo complessivo dei beni interessati dal processo di *asset allocation*. Ci si riferisce in particolare alla imposizione ICI (ora IMU) che interessa le aree potenzialmente sviluppabili ovvero quelle per le quali è già stato ottenuto uno strumento edificatorio.

Infine, considerando quanto la dimensione delle risorse umane sia fattore centrale per la gestione del Gruppo, le recenti evoluzioni normative in materia di riforma previdenziale e pensionistica – tuttora in fase di definizione nel confronto fra Governo, Istituzioni, Aziende e Forze Sociali – rappresentano un elemento di rischio elevato, comunque costantemente monitorato, per le ripercussioni che da esse potranno derivare in termini di impatto sulle politiche programmate per favorire la riorganizzazione ed il risanamento del Gruppo attraverso, ad esempio, l'attivazione delle prestazioni straordinarie del cd. Fondo Bilaterale, di cui si è accennato in precedenza.

RISCHI OPERATIVI

Il Gruppo opera nel settore del trasporto ferroviario attraverso l'ausilio di complessi sistemi di produzione e di controllo. I maggiori rischi operativi possono derivare da criticità relative alla mancata rispondenza alle specifiche funzionali contrattuali dei nuovi rotabili in consegna da parte dei costruttori o del materiale rotabile sottoposto a manutenzione presso officine private.

La principale società di trasporto del Gruppo, Trenitalia SpA, ha, nel corso degli ultimi anni, posto in essere una sostanziale modifica dei criteri di approvvigionamento dei materiali attraverso la riscrittura delle sue procedure interne e, nel rispetto delle norme sui contratti pubblici, ha ancora più fortemente spinto verso forme di acquisto orientate all'approvvigionamento di tutte le componenti afferenti la sicurezza dai soli produttori originali, mentre per tutti gli altri componenti è ricorsa, sempre, all'indizione di gare pubbliche. La capacità di tenuta di alcuni fornitori operanti nel campo della manutenzione dei rotabili ed anche della costruzione, è stata messa a dura prova dalla situazione di crisi finanziaria a cui ha fatto seguito la pesante restrizione del credito in conseguenza della loro intrinseca debolezza nella struttura delle fonti di finanziamento delle imprese. Ancor più severa è stata la definizione delle specifiche di fornitura e di controllo delle prestazioni rese. I maggiori rischi operativi possono derivare da criticità relative alla mancata rispondenza alle specifiche funzionali contrattuali dei nuovi rotabili in consegna da parte dei costruttori o del materiale rotabile sottoposto a manutenzione presso officine private. Sono tuttora soggette a monitoraggio le diverse problematiche rilevate su commesse importanti che hanno generato contenzioso ma soprattutto difficoltà operative e in alcuni casi pesanti disservizi. A tale proposito sono state intraprese azioni particolarmente severe nei confronti dei fornitori e in alcuni casi sono state utilizzate modalità completamente diverse di messa in esercizio dei rotabili prevedendo un coinvolgimento pieno del costruttore per periodi lunghi di prova, senza la presa in consegna da parte della società committente. In altri casi si è provveduto alla risoluzione dei contratti per inadempienza degli stessi fornitori attivando l'escussione delle polizze fideiussorie poste a garanzia dei contratti. È del tutto evidente che la generale crisi del mercato del credito si è riflessa pesantemente anche sulle aziende della subfornitura ferroviaria creando, in alcuni casi, forti tensioni sui costruttori il cui livello dimensionale, talvolta, è anche di piccole/medie dimensioni.

Nel difficile, perdurante quadro congiunturale attuale, un ulteriore rischio potrebbe derivare dalla gestione degli appalti dei servizi di pulizia, da cui possono derivare impatti sulla qualità del servizio.

MONITORAGGIO DEL RISCHIO

Nel corso dell'anno sono proseguiti le attività finalizzate al monitoraggio del rischio, anche attraverso gli interventi delle strutture di Audit interne della Capogruppo e societarie, che hanno interessato i principali macroprocessi operativi e di supporto delle società del Gruppo, consentendo la costante e attenta valutazione dei controlli interni rispetto ai rischi.

Dalle verifiche svolte, il sistema di controllo interno (SCI) delle società del Gruppo FS Italiane si connota per la sua sostanziale adeguatezza nel supportare le rispettive *governance*.

Date la dimensione e la complessità aziendale delle società del Gruppo, la valutazione del SCI non può prescindere dal considerare un quadro più ampio, composto, oltre che dagli elementi emersi a seguito delle verifiche di $\beta\otimes$, anche dell'attività di *risk assessment* e da tutte le attività di controllo considerate nella più ampia accezione.

Tra le leve principali del SCI va citata la profonda cultura organizzativa del *management*, la formazione e la valorizzazione delle risorse umane, la sensibilità verso i temi della sicurezza e dell'ambiente, la diffusione dei sistemi informatici a supporto dei processi gestionali, la comunicazione.

ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA

► I CONTO ECONOMICO

Valori in milioni di euro	2012	2011	Variazioni	Variazioni %
Ricavi operativi	157	146	11	7,5%
- Ricavi dalle vendite e prestazioni	146	140	6	4,3%
- Altri ricavi	11	6	5	83,3%
Costi operativi	(146)	(152)	6	3,9%
Margine operativo lordo (EBITDA)	11	(6)	17	>200%
Ammortamenti	(22)	(19)	(3)	(15,8)%
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(2)	(2)		0,0%
Accantonamenti		(3)	3	100,0%
Risultato operativo (EBIT)	(13)	(30)	17	56,7%
Proventi e oneri finanziari	73	13	60	>200%
Risultato prima delle imposte	60	(17)	77	>200%
Imposte sul reddito	13	58	(45)	(77,6)%
Risultato netto d' esercizio	73	41	32	78,0%

Il **risultato netto** dell'esercizio 2012 si attesta a un valore positivo di 73 milioni di euro, con un miglioramento rispetto all'esercizio precedente di ben 32 milioni di euro.

Sul risultato netto del 2012 ha inciso, in particolare, il forte miglioramento (da +13 a +73 milioni di euro) della gestione finanziaria.

A livello di **EBITDA** si evidenzia un incremento di 17 milioni di euro, con un margine che passa da un valore negativo di 6 milioni di euro ad un valore positivo 11 milioni di euro per effetto dell'aumento dei ricavi operativi di 11 milioni di euro e del decremento dei costi operativi di 6 milioni di euro.

I **ricavi operativi** si attestano a 157 milioni di euro (146 milioni di euro nel 2011) e sono principalmente relativi alle vendite di immobili e terreni di *trading*, nonché alle locazioni di immobili ed ai riaddebiti alle società del Gruppo per la fornitura di prestazioni e per il canone di utilizzo del marchio.

I **costi operativi**, che ammontano a 146 milioni di euro (152 milioni di euro nel 2011) includono principalmente costi per servizi, riaddebitati per 116 milioni alle società del Gruppo, costi del personale e variazioni delle rimanenze di immobili e terreni di *trading* per le vendite effettuate.

L'**EBIT** si attesta ad un valore di -13 milioni di euro rispetto al valore anch'esso negativo di -30 milioni di euro del 2011. Il confronto di tale margine nei due anni si mantiene pari alla differenza misurata a livello di EBITDA (+17 milioni

di euro) in quanto ai maggiori ammortamenti (3 milioni di euro) fanno fronte i minori accantonamenti per rischi ed oneri (3 milioni di euro).

Il **saldo dei proventi e oneri finanziari** migliora, come accennato, di 60 milioni di euro, principalmente per l'effetto combinato:

- del decremento dei dividendi distribuiti dalle controllate (per complessivi 60 milioni di euro);
- dall'assenza di svalutazioni delle partecipazioni nel corso dell'esercizio, a fronte invece dei 102 milioni di euro di svalutazione effettuata lo scorso esercizio sulla partecipata FS Logistica SpA;
- del decremento degli interessi attivi per i finanziamenti concessi a medio e lungo termine alle controllate (19 milioni di euro);
- dell'incremento netto dei "proventi e oneri diversi" verso controllate (1 milione di euro), principalmente per gli interessi attivi maturati sulle somme corrisposte nel 2011 a Netinera Deutschland GmbH (allora FS 2 MOVE) per l'acquisto del Gruppo omonimo (pari a 10,1 milioni di euro nel 2012);
- del decremento degli oneri per gli interessi sui prestiti obbligazionari sottoscritti dalla società Eurofima (10 milioni di euro), per gli interessi sui finanziamenti a medio e lungo termine concessi da banche e da altri finanziatori (12 milioni di euro) e per altri oneri finanziari diversi (7 milioni di euro);
- dell'effetto netto positivo degli utili e perdite su cambi (4 milioni di euro) per l'adeguamento dei debiti per decimi da versare alla partecipata Eurofima SA;

Le **imposte sul reddito** presentano un valore positivo in entrambi gli esercizi; ciò è attribuibile essenzialmente ai proventi da adesione al consolidato fiscale IRES (9 milioni di euro nel 2012 e, ben più rilevanti, 63 milioni di euro nel 2011).

➤ I STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO

Valori in milioni di euro	31.12.2012	31.12.2011	Variazioni
Attività			
Capitale circolante netto gestionale	535	399	136
Altre attività nette	(256)	(301)	45
Capitale circolante	279	98	181
Immobilizzazioni tecniche	600	609	(9)
Partecipazioni delle immobilizzazioni finanziarie	35.530	35.733	(203)
Capitale immobilizzato netto	36.130	36.342	(212)
TFR	(18)	(17)	(1)
Altri fondi	(477)	(470)	(7)
TFR e Altri fondi	(495)	(487)	(8)
Attività nette detenute per la vendita	63	63	
Capitale investito netto	35.977	36.016	(39)
Coperture			
Posizione finanziaria netta a breve	(180)	(456)	276
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	(18)	369	(387)
Posizione finanziaria netta	(198)	(87)	(111)
Mezzi propri	36.175	36.103	72
Coperture	35.977	36.016	(39)

Il **Capitale investito netto**, pari a 35.977 milioni di euro, si è decrementato nel corso dell'esercizio 2012 di 39 milioni di euro per effetto dell'incremento del **Capitale circolante** (181 milioni di euro) cui si contrappone la diminuzione del **Capitale immobilizzato netto** (-212 milioni di euro) e del **TFR e Altri Fondi** (-8 milioni di euro).

Il **Capitale circolante** passa da un valore di 98 milioni di euro al 31 dicembre 2011 ad un valore di 279 milioni di euro al 31 dicembre 2012, per l'effetto combinato:

- dell'incremento del Capitale circolante netto gestionale (136 milioni di euro), dovuto all'aumento delle rimanenze degli immobili e terreni di *trading* (167 milioni di euro) a seguito dell'iscrizione di nuovi beni (terreni e fabbricati) derivanti dalle scissioni parziali della controllata RFI SpA e delle vendite effettuate nell'esercizio e al decremento netto dei crediti e debiti di natura commerciale (-31 milioni di euro);
- della variazione positiva registrata dalle Altre attività nette (45 milioni di euro), derivante principalmente dall'effetto della variazione positiva del saldo della gestione IVA (69 milioni di euro).

Il **Capitale immobilizzato netto** si attesta a 36.130 milioni di euro contro 36.342 milioni di euro al 31 dicembre 2011; la riduzione (212 milioni di euro) è dovuta essenzialmente:

- al decremento della voce partecipazioni (203 milioni di euro) derivante essenzialmente dalla riduzione della partecipazione in RFI SpA a seguito della scissione a favore della Società (167 milioni di euro) e dalla riduzione da parte della controllata Ferservizi SpA del capitale sociale eccedente (35 milioni di euro).

Il decremento del **TFR e Altri fondi** (8 milioni di euro) riflette la riduzione registrata nell'anno del Fondo rischi e oneri diversi (13 milioni di euro), l'incremento netto dei fondi per passività relative alle imposte differite (20 milioni di euro) e l'incremento del fondo TFR e altri benefici ai dipendenti (1 milione di euro).

La **Posizione finanziaria netta** migliora di circa 111 milioni di euro, con un incremento della liquidità netta che passa da un valore di 87 milioni di euro al 31 dicembre 2011 a 198 milioni di euro al 31 dicembre 2012; tale variazione deriva dall'effetto netto dovuto al miglioramento dalla Posizione finanziaria netta a medio/ lungo termine (387 milioni di euro), cui fa fronte, con segno opposto, l'aumento dell'indebitamento a breve per 276 milioni di euro.

I **Mezzi propri**, infine, evidenziano un incremento di 72 milioni di euro dovuto all'utile complessivo registrato nell'esercizio.

RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

Le interrelazioni tra Ferrovie dello Stato Italiane SpA, le società del Gruppo, e tra queste e le altre parti correlate avvengono secondo criteri di correttezza sostanziale, in un'ottica di reciproca convenienza economica indirizzata dalle normali condizioni di mercato, per l'identificazione delle quali - ove del caso - ci si avvale anche del supporto di professionalità esterne. Le operazioni intersocietarie perseguono l'obiettivo comune di creare valore per l'intero Gruppo. A tale riguardo si sottolinea che, in coerenza con il Piano Industriale del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, è in atto una più razionale allocazione degli asset e delle risorse all'interno del Gruppo stesso, al fine di concentrare la focalizzazione di ciascuna società nel proprio *core business*, migliorare la valorizzazione e lo sfruttamento del patrimonio non strettamente correlato alle attività caratteristiche delle stesse società del Gruppo affidando detta attività a soggetti specializzati, anche mediante scissioni e conferimenti, nonché di incrementare le sinergie e le economie di scala infragruppo. Tali processi e operazioni avvengono nel rispetto della normativa specifica del settore, di quella civilistica e tributaria, in adesione agli indirizzi fissati dai Ministeri vigilanti e tenuto conto delle caratteristiche e peculiarità delle attività esercitate da molte delle società del Gruppo.

I rapporti attivi e passivi intercorsi nell'esercizio con controllanti ed altre imprese consociate e le informazioni sui rapporti con parti correlate, sono presentate nelle note al bilancio, cui espressamente si rimanda.

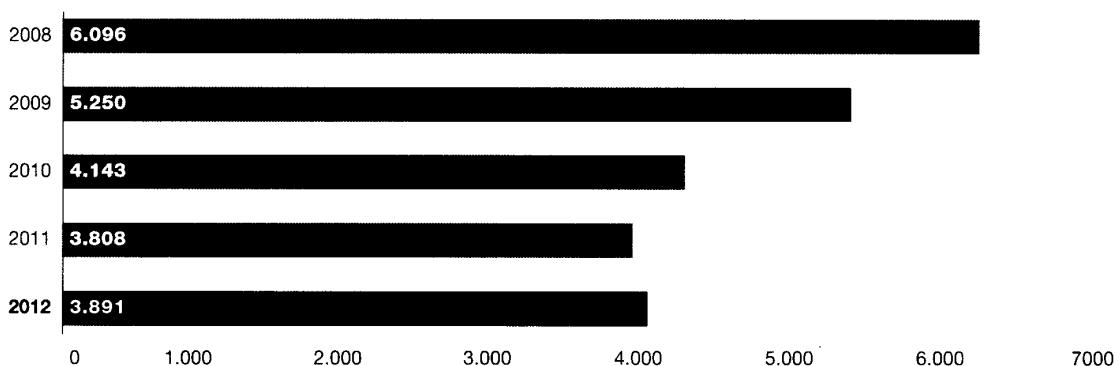


INVESTIMENTI

Nel corso del 2012 il Gruppo FS Italiane, seppur operando in un contesto macroeconomico ancora non favorevole e in presenza di scarsità di risorse pubbliche, è riuscito a consolidare risultati positivi superiori rispetto all'anno precedente, confermando il proprio percorso virtuoso di crescita ed espansione. In contrasto con il *trend* negativo registrato nell'anno, a livello Paese, sia degli investimenti in costruzioni (-6,9% rispetto al 2011) sia degli investimenti in macchinari e mezzi di trasporto (-11,3% verso il 2011)¹, il Gruppo FS Italiane continua nella realizzazione del proprio Piano Investimenti con l'obiettivo di creare valore a vantaggio dell'Impresa e del sistema produttivo nazionale, contribuendo a stimolare un nuovo ciclo di sviluppo.

Il programma quinquennale degli investimenti è indirizzato ad accrescere e mantenere in efficienza la dotazione infrastrutturale del Paese e a fornire servizi sempre più qualificati e diversificati, effettuati con nuovi treni, più confortevoli e tecnologicamente evoluti, e con stazioni moderne sempre meglio integrate con il tessuto metropolitano.

La spesa per investimenti complessivi realizzati dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane nel corso del 2012 (3.891 milioni di euro) inverte il *trend* "mirato" degli ultimi anni, mostrando una crescita (+2,2%) rispetto al volume di contabilizzazioni realizzato nell'anno precedente.



Gli investimenti tecnici realizzati dal Gruppo FS Italiane nel corso del 2012, pari a 3.554 milioni di euro, mostrano un leggero incremento (+4%) rispetto al volume di contabilizzazioni realizzato nel 2011.

In particolare, con riferimento agli investimenti tecnici, sono stati contabilizzati 2.740 milioni di euro per interventi sull'infrastruttura (di cui 2.242 milioni di euro per la rete convenzionale e 498 milioni di euro per la rete Alta Velocità/Alta Capacità To-Mi-Na), 725 milioni di euro per interventi connessi al trasporto e 89 milioni di euro per altri investimenti. Con riferimento agli investimenti di RFI, in una situazione di scarsità di risorse pubbliche quale quella attuale, è fondamentale concentrare i finanziamenti pubblici su quelle infrastrutture di trasporto che - a seguito di valutazioni costi-benefici - dimostrano di essere maggiormente capaci di stimolare la produttività e la competitività, in coerenza con le linee strategiche concordate a livello comunitario. Pertanto l'approccio del Gestore si è sostanziatato nello sviluppare una attenta rilettura del portafoglio investimenti, attribuendo priorità alle azioni rivolte al riequilibrio modale, anche attraverso interventi cosiddetti "leggeri" che, avendo tempi e costi realizzativi contenuti, consentono di percepire effetti positivi già nel breve periodo.

¹ Fonte: Rapporto di previsione Prometeia gennaio 2013

Tali tipi di investimenti forniscono “impulso allo sviluppo” ed i loro effetti sono immediatamente apprezzabili dagli utilizzatori/clienti; essi si sostanziano in:

- soluzioni tecnologiche che permettono di incrementare la capacità infrastrutturale nelle maggiori aree metropolitane;
- interconnessioni più efficienti tra la rete ferroviaria e i distretti produttivi;
- interventi finalizzati all'incremento delle prestazioni della rete.

In sintesi RFI SpA ha effettuato investimenti sulla Rete Convenzionale così distinti:

- 58% in mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e tecnologie, in particolare realizzazione di progetti finalizzati all'ulteriore innalzamento dei livelli di sicurezza e al miglioramento dell'efficienza della gestione della circolazione ferroviaria;
- 42% in realizzazione di opere relative ai grandi progetti di sviluppo infrastrutturale (ammmodernamento e potenziamento di corridoi, aree metropolitane e bacini regionali).

Nel dettaglio si specifica che circa il 15% del totale della spesa relativa alla Rete Convenzionale (pari a 342 milioni di euro) è stata dedicata ad interventi in tecnologie d'avanguardia.

Per la Rete Alta Velocità, si è registrato un volume di investimenti pari a 498 milioni di euro e, a fine 2012, l'intero progetto Rete AV/AC Torino - Milano - Napoli ha raggiunto un avanzamento contabile complessivo del 92%.

Nel 2012 gli avvii di nuovi progetti hanno riguardato numerose progettazioni sia preliminari che definitive.

Nella tabella seguente vengono evidenziati i volumi delle attivazioni 2012 distinti per tipologia di opera e sono riportati, per confronto, anche gli analoghi dati riferiti ai due anni precedenti.

		2012	2011	2010
Rete AV/AC				
Nuove linee	km	28	-	-
Rete convenzionale				
Nuove infrastrutture	km	10	17	36
Nuove linee	km	10	17	36
Raddoppi	km	-	-	-
Varianti	km	-	-	-
Ammodernamento linee		74	74	40
Elettrificazioni	km			
Blocchi	km	74	74	40
Tecnologie di sicurezza	km	157	443	102
SCMT	km	28	351	-
SSC	km	-	-	-
SCC/CTC	km	101	86	102
ERTMS	km	28	6	-
Apparati di stazione	n.	12	16	18
ACEI	n.	9	10	14
ACC	n.	3	6	4
Soppressione passaggi a livello	n.	35	70	52
Automazione passaggi a livello	n.	7	3	2

Il Gestore della Rete realizza inoltre interventi di potenziamento, riqualifica e ristrutturazione del patrimonio immobiliare inherente le stazioni di cui è proprietario (circa 2.300 stazioni, cui è associata una superficie complessiva di oltre 11 milioni di mq), parte delle quali sono gestite – per le sole aree commerciali – da soggetti diversi (Grandi Stazioni SpA, Centostazioni SpA).

Le nuove stazioni per l'Alta Velocità presentano il seguente stato di avanzamento lavori:

- Torino Porta Susa: dal 9 dicembre 2012, a seguito del completamento dei lavori della seconda galleria, i quattro binari del quadruplicamento Torino Porta Susa-Torino Stura sono in esercizio. Sul tratto di linea in questione è stata aperta al pubblico la stazione di Torino Rebaudengo Fossata. Il completamento di tutte le opere, una volta ultimati i lavori relativi ai binari 1 e 2 sotterranei, avverrà entro settembre 2013;
- Reggio Emilia: l'apertura commerciale è prevista a giugno 2013;
- Bologna Centrale: l'avanzamento dei lavori ha raggiunto l'85% del totale. Anche in questo caso si prevede l'attivazione della stazione AV nel giugno 2013 e il completamento di tutte le opere a fine 2013;
- Firenze Belfiore: sono terminati i lavori ferroviari e sono in fase conclusiva le opere di completamento del lotto 1 (Scavalco); sono invece in corso le opere relative al lotto 2. L'attivazione della stazione è prevista per l'agosto 2015, mentre il completamento della parte commerciale è atteso entro dicembre 2016;
- Roma Tiburtina: nel novembre 2011 è stata inaugurata la nuova Stazione Tiburtina, con l'apertura al pubblico del servizio viaggiatori. I lavori per la Nuova Circonvallazione Interna, incluse le infrastrutture connesse, sono stati completati e la stessa è stata inaugurata ed aperta al pubblico transito il 20 aprile 2012;

Con riguardo ai lavori sulle stazioni gestite da Grandi Stazioni SpA l'attuale avanzamento della spesa d'investimento è pari a circa l'83% dell'importo complessivo di competenza di RFI SpA.

Per quanto riguarda invece il *network* di Centostazioni, l'attuale avanzamento degli investimenti è di circa il 65% dell'importo complessivo di competenza RFI SpA.

Sulle altre stazioni, gestite esclusivamente da RFI SpA, nel 2012 sono stati investiti circa 71 milioni di euro per interventi finalizzati alla sicurezza, alle informazioni al pubblico, all'adeguamento agli obblighi di legge delle aree con maggiore impatto sul pubblico (atrii, marciapiedi, pensiline, sottopassi, scale, rampe di accesso) e di quelle di interscambio e di accesso ai Fabbricati Viaggiatori.

Trenitalia, la società di trasporto del Gruppo, procede nella realizzazione di un Piano degli Investimenti finalizzato a sostenere la crescita dei volumi di traffico dei servizi a mercato e a rinnovare la flotta dedicata al servizio nei nodi metropolitani con l'obiettivo di rendere il parco mezzi sempre più adeguato alle specifiche esigenze di *comfort*, efficienza operativa e affidabilità tecnica. Gli investimenti 2012 sono pari a circa 725 milioni di euro (al netto degli anticipi per acquisto di materiale rotabile), di cui il 56% destinato all'acquisto di materiale rotabile, circa il 20% alla riqualificazione del materiale in esercizio e il restante 24% dedicato all'adeguamento tecnologico dei mezzi, ai sistemi informativi ed al mantenimento e sviluppo degli impianti di manutenzione.

Si registra un aumento generalizzato delle contabilizzazioni riferibile principalmente agli investimenti in acquisto e ristrutturazione del materiale rotabile. In particolare, di seguito si segnalano i principali progetti di investimento distinti per business:

- nell'ambito del Trasporto passeggeri nazionale e internazionale (media/lunga percorrenza) sono in corso il progetto di acquisto dei nuovi convogli Alta Velocità (per un costo totale del progetto pari a 1,6 miliardi di euro), gli interventi di *restyling* e di riqualificazione funzionale degli allestimenti interni dei convogli "Frecciarossa" e la ristrutturazione delle carrozze Intercity da utilizzare nel prodotto "Frecciabianca";
- nell'ambito del Trasporto passeggeri regionale è stato avviato a fine anno il progetto di acquisto di 53 nuovi convogli elettrici, mentre sono ancora in corso le attività negoziali in relazione all'acquisto di 40 nuovi convogli diesel. È in fase di completamento la commessa di acquisto delle locomotive E464, mentre prosegue l'acquisto delle nuove carrozze Doppio Piano;
- con riferimento al Trasporto merci, procedono le attività di adeguamento della flotta carri alle normative tecniche degli "organi di aggancio" dei rotabili che devono rispettare i requisiti di interoperabilità;
- per quanto riguarda le Tecnologie di bordo sono state completate tutte le installazioni relative alle apparecchiature SCMT (Sistema Controllo Marcia Treno) e SSC (Sistema di Supporto alla Condotta). Si stanno definendo le attività relative al completamento STB (Sistema Tecnologico di Bordo) per ultimare l'attrezzaggio della flotta Divisione Trasporto Regionale;
- nell'ambito degli Investimenti Informatici sono in corso le attività relative alla "fase 2" sulla nuova piattaforma commerciale integrata "PICO" riguardanti l'offerta sui "Servizi Base" del trasporto passeggeri nazionale, internazionale e regionale, e proseguono gli interventi finalizzati al miglioramento dei canali di vendita e del nuovo sistema di "Customer Relationship Management" per offrire alla clientela un elevato livello di servizio in ottica multi-canale e, sul sistema SIM, Sistema Informativo Merci, continua la realizzazione di una piattaforma integrata a supporto del ciclo attivo e del traffico della Divisione Cargo;

Per quanto riguarda i nuovi rotabili, sono entrate in esercizio 70 locomotive, di cui 8 per il trasporto Nazionale/Internazionale e 62 per il Regionale, 77 carrozze per il Regionale e 7 ETR per il trasporto Nazionale/Internazionale. Sono stati inoltre riconsegnati all'esercizio, dopo interventi di ristrutturazione: 38 locomotive, 764 fra carrozze e carri e 184 treni (ETR 500 e TAF). Il dettaglio di quanto descritto è presentato nella tabella seguente.

➤ I NUOVO MATERIALE

Valori in milioni di euro	n. mezzi
Locomotive	70
Nazionale/Internaz.le	8
Regionale	62
Cargo	
Carrozze/carri	77
Nazionale/Internaz.le	
Regionale	77
Cargo	
Treni	7
Nazionale/Internaz.le	7
Regionale	

➤ I MATERIALE RISTRUTTURATO

Valori in milioni di euro	n. mezzi
Locomotive	38
Nazionale/Internaz.le	
Regionale	38
Cargo	
Carrozze/Carri	764
Nazionale/Internaz.le	114
Regionale	197
Cargo	453
Treni	184
Naz.le/Internaz.le	86
Regionale	98

Le altre società del Gruppo (Grandi Stazioni SpA, Centostazioni SpA, Busitalia-Sita Nord SpA, Italferr SpA, Ferservizi SpA, FS Logistica SpA, FS Sistemi Urbani Srl, Ferrovie dello Stato Italiane SpA e gruppo Netinera) hanno realizzato complessivamente investimenti, in Italia e all'estero, per circa 89 milioni di euro, di cui oltre il 50% è relativo alle società Grandi Stazioni SpA e Centostazioni SpA ed è stato destinato alla riqualifica, rilancio e valorizzazione delle principali stazioni, ripensate per dare vita non solo a terminali per il trasporto ferroviario più funzionali e sicuri, ma anche a grandi poli di servizio e spazi pubblici sempre più integrati con il tessuto della città. Il restante valore degli investimenti è stato prevalentemente rivolto alla valorizzazione/riqualificazione del patrimonio immobiliare, al trasporto locale su gomma (in Italia) e su ferro (in Germania), ai servizi logistici e alla dotazione di strumenti informatici a supporto dei processi aziendali.

FINANZIAMENTO DEGLI INVESTIMENTI

Con riferimento ai principali eventi relativi al Contratto di Programma, si evidenzia che in data 10 luglio 2012 è stato sottoscritto tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e RFI SpA l'aggiornamento 2010–2011 del Contratto di Programma 2007-2011, parte investimenti, registrato alla Corte dei Conti in data 10 ottobre 2012 (Reg. 13 Fog. 372), dopo i previsti pareri del CIPE (seduta del 20 gennaio 2012), dell'VIII Commissione permanente (Lavori pubblici, Comunicazioni) del Senato e della IX Commissione permanente (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni) della Camera dei Deputati, rispettivamente nelle sedute del 27 giugno e del 3 luglio 2012.

Con il suddetto aggiornamento del Contratto di Programma sono state contrattualizzate risorse aggiuntive per un valore complessivo di 5.857 milioni di euro, rivenienti da fondi istituiti nello stato di previsione del Ministero dello Sviluppo Economico (MISE) e del MIT, da fonti comunitarie e da finanziamenti di Enti terzi. Di tale importo, 5.017 milioni di euro hanno puntuale destinazione, individuata nella rispettiva fonte di finanziamento e con vincoli anche territoriali, mentre i restanti 840 milioni di euro sono destinati a interventi di manutenzione straordinaria per il mantenimento in efficienza della rete ferroviaria nazionale.

Nel medesimo atto sono stati regolati definanziamenti sugli investimenti per un valore complessivo pari a 1.950 milioni di euro.

Inoltre, per far fronte ai fabbisogni incomprimibili che non hanno trovato idonea copertura e che sono relativi alla manutenzione straordinaria e agli interventi per la sicurezza in galleria come da Atto di indirizzo del MIT, si è altresì prov-

veduto ad effettuare una riallocazione di risorse per 881 milioni di euro da fasi di programmi/progetti che presentavano disponibilità non attivabili nel breve periodo, ovvero rinviabili.

Per mantenere aggiornato il Contratto in relazione allo stato d'avanzamento dei progetti è stato effettuato, inoltre, il trasferimento dalla Tabella A "Opere in corso" alla Tabella E "Investimenti ultimati" di interventi conclusi per un valore pari a 7.761 milioni di euro.

Da ultimo, si deve considerare che il vigente Contratto di Programma 2007-2011 - parte investimenti, giunto alla sua naturale scadenza, è stato prorogato fino al 30 giugno 2013 e, nel mese di dicembre 2012, sono già state avviate le interlocuzioni con i Ministeri competenti al fine di predisporre il nuovo atto contrattuale per il periodo 2012-2016.

Il Gestore ha prospettato, in coerenza con quanto stabilito dal CIPE nella sopra citata Delibera n.4 del 2012, la sottoscrizione di due distinti atti contrattuali, così articolati:

- Contratto per il Servizio di disponibilità della Rete (CdP-S), finalizzato a disciplinare in maniera unitaria il tema della manutenzione della rete, sia ordinaria che straordinaria, con il quale possono trovare adeguata soluzione le problematiche connesse al finanziamento delle spese ricorrenti;
- Contratto per la gestione degli investimenti (CdP-I), finalizzato a regolare, in modo sostenibile e in coerenza con gli indirizzi strategici della programmazione economico-finanziaria, gli investimenti di sviluppo infrastrutturale.

Nei nuovi atti contrattuali saranno recepiti gli effetti delle disposizioni di legge emanate nel corso del 2012 che apportano sia risorse aggiuntive per circa 4.540 milioni di euro e determinano un definanziamento per un importo complessivo per circa 375 milioni di euro.

Il Contratto Istituzionale di Sviluppo (CIS)

Il Contratto Istituzionale di Sviluppo (CIS), istituito dall'art. 6 del D. Lgs. 88/2011, disciplina le risorse aggiuntive e gli interventi speciali per la rimozione di squilibri socio-economici ed è finalizzato ad accelerare la realizzazione degli interventi sulle principali Direttive del Sud previsti nel Contratto di Programma e, in particolare, i nuovi investimenti introdotti nell'aggiornamento 2010/2011 (tra le opere sono previste la Napoli-Bari-Lecce-Taranto, la Salerno-Reggio Calabria, la Palermo-Messina-Catania e la Rete Sarda).

Con la sottoscrizione di tale Atto contrattuale le risorse aggiuntive del Fondo di Sviluppo e Coesione (FSC) sono trasferite ai soggetti assegnatari, in relazione allo stato d'avanzamento della spesa del singolo investimento, in appositi fondi a destinazione vincolata che ne garantiscono la piena tracciabilità e di cui viene data autonoma evidenza contabile nei bilanci dei soggetti assegnatari. In particolare:

- le risorse sono concentrate in un unico grande progetto;
- viene definito un cronoprogramma dettagliato delle opere;
- è previsto un sistema sanzionatorio in caso di inadempimenti da parte del Concessionario o delle Amministrazioni Centrali o Regionali;
- per ogni intervento è indicato il risultato atteso.

RFI SpA è obbligata, nel rispetto della tempistica fissata, oltre che della progettazione e realizzazione degli interventi, anche a eseguire periodicamente un monitoraggio necessario alla verifica del Contratto, mentre le parti pubbliche si impegnano a garantire la celere approvazione dei progetti e la disponibilità delle risorse per la progettazione/realizzazione. In data 2 agosto 2012 è stato sottoscritto, tra Ministero per la Coesione Territoriale, MIT, Regione Basilicata, Regione Campania, Regione Puglia, Ferrovie dello Stato Italiane SpA ed RFI SpA, il Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto (inclusa la linea Potenza-Foggia).

I progetti individuati, il cui costo complessivo ammonta a 7.116 milioni di euro, dei quali 3.532 milioni di euro già provvisti di copertura finanziaria, includono sia interventi di natura tecnologica, che consentono di perseguire l'obiettivo della riduzione dei tempi di percorrenza e che richiedono un minore impegno finanziario e tempi di realizzazione più contenuti, sia investimenti infrastrutturali, che necessitano di tempi realizzativi più lunghi, ma che assicurano maggiori benefici in termini di:

- miglioramento della competitività del trasporto su ferro attraverso l'incremento dei livelli prestazionali (es. miglioramento della regolarità dell'esercizio e significativo recupero dei tempi di percorrenza);
- miglioramento dell'integrazione della linea ferroviaria con le strutture dedicate all'intermodalità e alla logistica, in coerenza con il sistema di nodi (piattaforme intermodali, porti) previsti nel nuovo assetto della rete TEN-T;
- recupero, riqualificazione e valorizzazione delle aree ferroviarie da dismettere.

Il 18 dicembre 2012 è stato sottoscritto, tra Ministero per la Coesione Territoriale, MIT, Regione Calabria, Ferrovie dello Stato Italiane SpA ed RFI SpA, il Contratto Istituzionale di Sviluppo (CIS) per il completamento della Direttice Salerno - Reggio Calabria. Gli interventi inclusi nel citato contratto, il cui costo complessivo ammonta a 504 milioni di euro, interamente dotati di copertura finanziaria, contribuiscono:

- alla modernizzazione della rete ferroviaria calabrese adeguandola agli standard prestazionali e di esercizio più avanzati;
- all'incremento ed omogeneizzazione della velocità di linea sulle relazioni Battipaglia – Reggio Calabria, Sibari – Crotone – Catanzaro Lido e Catanzaro Lido – Lamezia Terme;
- allo sviluppo del traffico merci da/per il Porto di Gioia Tauro.

Tale CIS prevede, inoltre, che venga sviluppato lo studio di fattibilità dell'intervento di "abbassamento del piano binari e di intubazione del percorso della stazione di Reggio Calabria", con lo scopo di definirne fasi, costi e tempi di realizzazione.

La Legge Obiettivo

Nell'ambito del Programma delle infrastrutture strategiche previsto dalla Legge Obiettivo (L. 443/2001) si segnala che:

- in data 17 marzo 2012 è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 65 la delibera n. 86/2011 con cui il CIPE ha autorizzato la realizzazione del secondo lotto costruttivo non funzionale della Linea AV/AC "Milano–Genova: Terzo Valico dei Giovi" e l'assegnazione di 1.100 milioni di euro;
- in data 3 aprile 2012 è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 79 la delibera n. 85/2011 con cui il CIPE ha autorizzato la realizzazione del secondo lotto costruttivo non funzionale della Linea AV/AC Treviglio – Brescia e l'assegnazione di 919,5 milioni di euro. L'importo complessivo pari a 2.019,5 milioni di euro è a valere sulle risorse del Fondo Infrastrutture Ferroviarie e Stradali di cui all'art. 32, comma 1, del Decreto Legge n. 98/2011, convertito con la Legge n. 111/2011;
- nella seduta del 26 ottobre 2012 sono stati approvati:
 - il progetto definitivo del sub-lotto funzionale del Lotto 1 "Fortezza-Ponte Gardena" (fluidificazione del traffico e interconnessione con la linea esistente) nell'ambito del quadruplicamento della linea ferroviaria Fortezza-Verona;
 - il progetto preliminare di una variante della tratta Bari Centrale – Bari Torre a Mare (Lotto 2) della parte Sud del Nodo ferroviario di Bari, con un costo di 391 milioni di euro e copertura finanziaria a carico del Contratto di Programma 2007-2011;
- in data 21 dicembre 2012 il CIPE ha espresso parere favorevole sul X Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2012.

Con riferimento al quadro complessivo degli investimenti del Gruppo FS Italiane presentato nelle pagine precedenti si sottolinea infine come esso sia inserito nell'impegnativo programma di interventi, dell'ordine di circa 27 miliardi di euro, previsto dal Piano di Impresa 2011-2015 aggiornato a fine 2012.

Da questo ingente programma di investimenti dipende la possibilità di un ulteriore significativo miglioramento della capacità del Gruppo FS Italiane di corrispondere alle crescenti esigenze di servizi di trasporto, in termini di efficienza tecnologica e qualità del servizio prestato: nonché la possibilità di affrontare adeguatamente il contesto competitivo nel quale il Gruppo ormai opera in importanti segmenti di business (come nel caso del settore AV, del trasporto passeggeri m/l percorrenza e del Cargo) così come nel trasporto regionale che vedrà l'assegnazione dei servizi all'esito di procedure competitive.

Il fabbisogno per gli investimenti sopra richiamati trova copertura per circa 17 miliardi di euro in contributi in conto impianto (MEF, MIT, UE, etc.) e per circa 10 miliardi di euro in autofinanziamento/indebitamento, e quindi con risorse generate dalla gestione operativa del Gruppo FS Italiane, ovvero reperite sul mercato attraverso l'attivazione di strumenti finanziari adeguati alle caratteristiche di durata e di costo degli investimenti stessi.

Con riferimento alla necessità di reperire risorse sul mercato finanziario, il Gruppo FS Italiane già dal 2011 ha avviato la predisposizione del programma MTN (*Medium Term Notes*), consistente nella emissione di titoli obbligazionari che verranno quotati su mercati regolamentati.

Sulla base delle esigenze finanziarie connesse agli investimenti (sia per l'Alta Velocità sia per l'acquisizione di materiale rotabile, inclusa manutenzione ciclica, di Trenitalia) e della capacità del Gruppo di generare risorse, il Programma è stato definito per un importo massimo di 4,5 miliardi di euro, da sviluppare in più esercizi con un fabbisogno, per l'anno in corso, quantificato in circa 1,5 miliardi di euro.

ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

Il volume di spesa del Gruppo per investimenti diretti in ricerca e sviluppo nel 2012 è stato pari a 9 milioni di euro, quasi interamente a carico di RFI SpA.

L'ammontare della spesa 2012, ripartita tra le principali aree di investimento, evidenzia che circa il 78% è destinato a tecnologie per la sicurezza della circolazione, mentre il restante 22% è riservato agli studi e sperimentazioni su nuovi componenti e sistemi.

Trenitalia ha portato avanti studi e sperimentazioni per lo sviluppo dei simulatori di guida per l'addestramento del personale di condotta, dei sistemi di diagnostica innovativa, aerodinamica dei profili AV e interazione ruota-rotaia.

Per quanto riguarda RFI SpA si registra un decremento rispetto all'esercizio 2011 delle attività inerenti la Diagnostica innovativa, dovuto al sostanziale completamento delle attività di attrezzaggio del Treno Y2 (già avviato al pre-esercizio).

Proseguono le iniziative legate alle tecnologie per la sicurezza, così come gli studi e le sperimentazioni sui nuovi componenti e sistemi. In particolare, si segnalano le seguenti principali attività svolte nel corso del 2012:

- si è concluso lo studio con il CNR-IMAA (Istituto di Metodologie per l'Analisi Ambientale), relativo alla realizzazione di un innovativo sistema di monitoraggio basato su tecniche elettromagnetiche per il controllo di versanti in frana;
- è stata eseguita una campagna di misure nell'ambito della sperimentazione di un sistema di abbattimento del rumore ferroviario alla sorgente costituito dai rail-dampers sulla linea ferroviaria Verona-Brennero nella Provincia di Bolzano;
- è stato avviato il progetto per la realizzazione di 3 "trial sites" sulla rete AC/AV, da utilizzare per sperimentazione innovativa nonché per verificare la fattibilità dell'innalzamento della velocità di esercizio delle tratte AV/AC RM-NA e TO-MI e della Direttissima (DD) RM-FI, rispettivamente, a 360 e a 300 km/h;
- è stata completata la sperimentazione dei sistemi di sghiacciamento dei conduttori di contatto delle linee di trazione elettrica a 25 kV - 50 Hz e proseguono le sperimentazioni di analoghi sistemi da impiegare sulle linee convenzionali alimentate a 3 kV cc, a partire dalla DD Roma - Firenze;
- è stata conclusa la sperimentazione sui prototipi di un sensore per la "detection" di avarie meccaniche dei giunti isolanti incollati ed è stata redatta la relativa Specifica Tecnica Funzionale;
- nell'ambito delle attività del JRC (Joint Research Center) è stata curata, in accordo col Politecnico di Milano, l'installazione prototipale a bordo dell'Y1 di un sistema di diagnostica della qualità dell'interazione treno - binario (applicato ad un carrello e ad un pantografo), in grado di collegarsi ad un posto centrale per comunicare in tempo reale i rilievi e gli allarmi per il superamento di determinate soglie, che possono manifestare problemi a bordo del treno stesso, o a terra (infrastruttura o linea di contatto);
- prosegue la sperimentazione della scheda treno informatizzata "Aster Navigator", con l'installazione del sistema di comunicazione a bordo del treno Y1, allo scopo di mettere in condizione il personale di macchina di operare nel miglior modo possibile anche nelle zone prive di segnale GPS.

Va inoltre sottolineato come il Gruppo FS Italiane esprima la sua forte presenza nell'ambito della ricerca e sviluppo anche tramite l'operatività della sua controllata Italcertifier SpA che nel 2012 ha iniziato a svolgere attività di certificazione di componenti e sottosistemi infrastrutturali, oltre che di prova del materiale rotabile, "in proprio" all'interno del Centro di Dinamica Sperimentale di Firenze - Osmannoro di sua proprietà, mettendo in campo l'esperienza e il know-how maturati negli anni nella gestione delle attività di certificazione, valutazione e prove sui sistemi di rete e sui rotabili, con un 60% di ricavi ormai prodotti, a fine 2012, verso clienti esterni al Gruppo (fra i quali si segnala in particolare il raggruppamento AnsaldoBreda-Bombardier con la commessa acquisita da Italcertifier per le prove del nuovo treno AV ETR 1000).

Il Gruppo FS Italiane contribuisce, infine, allo sviluppo di nuove ricerche e sperimentazioni nel campo delle tecnologie e dei sistemi e componenti del trasporto anche in via indiretta, attraverso la definizione rigorosa - all'interno di contratti innovativi estremamente dettagliati stipulati con fornitori terzi - di specifiche tecniche e tecnologiche "condizionanti", sfidanti e di assoluta eccellenza. Esempio di ciò è proprio il contratto per la fornitura dei 50 treni "ad altissima velocità", ETR 1000, aggiudicato da Trenitalia SpA al citato raggruppamento AnsaldoBreda-Bombardier per un investimento complessivo che, come noto, supera il valore di 1,5 miliardi di euro.

AZIONI PROPRIE DELLA CAPOGRUPPO

Al 31 dicembre 2012 Ferrovie dello Stato Italiane SpA non possiede azioni proprie, né direttamente, né per tramite di società fiduciaria o per interposta persona, così come, nel corso dell'esercizio 2012, la stessa non ha acquistato o alienato azioni proprie, né direttamente, né per tramite di società fiduciaria o per interposta persona.



ALTRÉ INFORMAZIONI

INDAGINI E PROCEDIMENTI GIUDIZIARI (ARBITRATI, PROCEDIMENTI ANTITRUST E DELL'AUTORITÀ PER LA VIGILANZA SUI CONTRATTI PUBBLICI, CONTENZIOSI AMMINISTRATIVI)

In relazione alle indagini e ai procedimenti giudiziari di maggior rilievo avviati nel tempo da alcune Procure nei confronti di ex rappresentanti di società del Gruppo a tutt'oggi non sono emersi elementi che possano far ritenere che le società stesse o il Gruppo siano esposti a passività o a perdite di una qualche consistenza, né allo stato si ritiene di avere cognizione di elementi tali che possano apprezzabilmente interessare la loro posizione patrimoniale, economica e finanziaria; pertanto, non sono stati effettuati accantonamenti in bilancio. Ricorrendone le circostanze, le suddette società si sono costituite parte civile.

Di seguito si segnalano i procedimenti e le indagini giudiziarie di rilievo tuttora pendenti, considerando gli sviluppi avuti nel corso del 2012.

- Con riguardo al procedimento penale n. 6679/2009 R.G.N.R. nel quale FS Logistica SpA è già costituita come responsabile civile, lo stesso è attualmente pendente in fase di dibattimento di primo grado avanti il Tribunale di Trani, nell'ambito del quale sono state ammesse le costituzioni di parte civile del comune di Molfetta e della Regione Puglia.
- In relazione al procedimento penale n. 6305/09 R.G.N.R., pendente innanzi alla Procura della Repubblica di Lucca, scaturito dall'incidente ferroviario avvenuto in Viareggio il 29 giugno 2009, successivamente all'avviso della conclusione delle indagini preliminari notificato dalla Procura a giugno 2012, il Tribunale di Lucca ha proceduto, nel febbraio 2013, alla notifica del decreto di fissazione della data di inizio dell'udienza preliminare, indicata per il 25 marzo 2013, a seguito di richieste di rinvio a giudizio avanzata dal Pubblico Ministero.

Per quanto attiene alle persone fisiche, la richiesta di rinvio a giudizio è stata formulata nei confronti degli stessi soggetti e per i medesimi reati già indicati nell'avviso della conclusione delle indagini preliminari e, precisamente, nei confronti di 32 indagati (rispetto ai 38 indicati nell'informazione di garanzia del dicembre 2010), di cui 18 appartenenti al Gruppo, fra questi gli Amministratori Delegati di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, RFI SpA, Trenitalia SpA e FS Logistica SpA, per i reati di incendio colposo (artt. 423 e 449 c.p.), disastro ferroviario colposo (artt. 430 e 449 c.p.), omicidio colposo e lesioni gravi e gravissime colpose, aggravati dall'aver commesso il fatto con violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro (artt. 589 e 590 c.p.).

Il Pubblico Ministero ha formulato, inoltre, richiesta di rinvio a giudizio nei confronti delle Società già indicate nell'avviso di conclusione delle indagini preliminari, ovvero Ferrovie dello Stato Italiane SpA, RFI SpA, Trenitalia SpA, FS Logistica SpA e, esterne al Gruppo FS Italiane, Cima Riparazioni SpA, GATX Rail Austria GmbH, GATX Rail Germania GmbH e Officina Jungenthal Waggon GmbH, nonché nei confronti della ulteriore Società GATX RAIL Europa GmbH (destinataria di separato avviso di conclusione delle indagini preliminari), confermando per tutte l'imputazione dell'illecito amministrativo previsto dall'art. 25 septies, commi 2 e 3 del D.Lgs. 231/2001, in relazione ai reati di omicidio colposo (art. 589 c.p.) e lesioni gravi e gravissime (art. 590 c.p.) commesse in violazione delle norme sulla tutela della salute e sicurezza sul lavoro.

In esito alla prima fase dell'udienza preliminare, escluse le costituzioni di parte civile avanzate nei riguardi delle Società imputate ex D.Lgs. 231/2001, il GUP ha disposto la citazione delle Società medesime – dunque, anche Ferrovie dello Stato Italiane SpA, RFI SpA, Trenitalia SpA e FS Logistica SpA – quali responsabili civili, su richiesta delle 119 parti civili la cui costituzione è stata ammessa nei confronti degli imputati persone fisiche.

L'udienza preliminare è stata rinviata al 3 giugno 2013, con prosecuzione nei successivi giorni del mese di giugno e all'occorrenza di luglio.

Allo stato si ritiene di non essere in grado di ipotizzare passività a carico delle Società del Gruppo FS Italiane, peraltro coperte da idonee polizze assicurative.

- Per quanto riguarda il procedimento penale n. 7829/2006 R.G.N.R. – n. 2617/2007 R.G. G.I.P. del Tribunale di Lecce, nei confronti di alcuni ex dipendenti e dirigenti di Trenitalia SpA e di medici fiduciari in relazione al decesso di un dipendente avvenuto il 31 agosto 2004 per "insufficienza respiratoria acuta secondaria e pneumotorace spontaneo" lo stesso si è concluso in data 26 gennaio 2012 con la condanna di alcuni ex dipendenti ad un anno di reclusione, oltre al pagamento delle spese processuali, nonché, in solido con Trenitalia SpA quale responsabile civile, al risarcimento del danno morale *iure proprio* in favore delle parti civili.

- Per quanto riguarda il procedimento penale n. 9592/2008 R.G.N.R. pendente presso il Tribunale di Milano in cui RFI SpA risulta indagata ai sensi del D. Lgs. 231/01, in merito all'investimento di un dipendente dell'ATI CLF mandataria dei lavori, avvenuto sul cantiere di Milano Rho – Certosa, esso è attualmente in fase dibattimentale con prossima udienza fissata in data 12 giugno 2013.
- Nell'ambito del procedimento penale n. 18772/2008 R.G.N.R. per l'incidente verificatosi presso il cantiere di Firenze Castello del 2 ottobre 2008, nel quale RFI SpA risulta indagata per responsabilità ex D. Lgs. 231/01 pendente innanzi al Tribunale di Firenze, si segnala che all'udienza del 17 dicembre 2012 il giudice ha trasmesso gli atti alla Corte Costituzionale, in accoglimento della questione di legittimità costituzionale sollevata dalla difesa di RFI in ordine alla intervenuta costituzione in giudizio delle parti civili nei confronti degli Enti Indagati ai sensi del D: Lgs: 231/01. Il processo è sospeso fino al pronunciamento della predetta Corte Costituzionale.
- Per quanto riguarda il procedimento penale n. 78261/2007 R.G.N.R. della Procura della Repubblica di Roma, aperto nei confronti dell' Amministratore Delegato di RFI SpA, si segnala che il Pubblico Ministero ha presentato richiesta di archiviazione. Il procedimento riguardava il tema della sicurezza dei sistemi di apertura, chiusura e controllo delle porte delle carrozze.
- In relazione al procedimento penale n. 3723/2012 R.G.N.R. della Procura della Repubblica di Bergamo nei confronti, tra gli altri, dell'Amministratore Delegato di Trenitalia SpA (avente ad oggetto un incidente mortale verificatosi il 18 agosto 2010 durante la partenza di un treno regionale dalla stazione di Treviglio), lo stesso è stato definito con Decreto di Archiviazione emesso il 2 febbraio 2013 dal G.I.P. del Tribunale di Bergamo per infondatezza della notizia di reato.
- Nel corso del primo semestre 2012, RFI e Trenitalia sono state iscritte nel registro degli indagati ai sensi del D. Lgs. 231/01 per violazioni in materia di sicurezza del lavoro, per l'infortunio mortale del macchinista del treno 8921 verificatosi per l'impatto con un masso caduto in linea a seguito di un evento franoso di eccezionale e imprevedibile entità. Il relativo procedimento, rubricato al n. 5463/2010 R.G.N.R. pende innanzi al Gup di Sassari. Le società sono state citate anche come responsabili civili.
- A seguito dello svio occorso in data 26 aprile 2012 a causa del quale due convogli ferroviari collidevano all'ingresso della Stazione di Roma Termini, risulta pendente in fase di indagini presso la Procura di Roma, il procedimento penale n. 925/2013 R.G.N.R.. Di recente sono stati iscritti nel registro degli indagati tre funzionari di RFI SpA. È ancora sottoposto a sequestro parte del materiale rotabile coinvolto nello svio.
- Infine, è stato instaurato, in data 16 novembre 2012, il procedimento penale n. 10095/2010 R.G.N.R. presso la Procura di Catania per ipotesi di responsabilità amministrativa attribuite ad RFI SpA in relazione all'infortunio sul lavoro occorso il 1 settembre 2008 a Motta Sant'Anastasia in cui hanno perso la vita due dipendenti di RFI SpA. Per gli stessi fatti la Procura di Catania aveva già aperto il procedimento penale n. 10659/2008 R.G.N.R. nei confronti di quattro dipendenti di RFI che si è concluso in primo grado con tre condanne impugnate in appello, una assoluzione ed una dichiarazione di non doversi procedere essendosi il reato estinto per morte del reo. La prossima udienza è fissata per il 23 maggio 2013. La società si è costituita – ai sensi di legge – in giudizio tramite legale esterno.

Per quanto riguarda le altre indagini e procedimenti giudiziari pendenti, non risultano variazioni di rilievo da segnalare rispetto a quanto già esposto nel Bilancio consolidato 2011.